

असाधारण

#### **EXTRAORDINARY**

भाग ।।।।—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 92]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 19, 2015/फालान 28, 1936

No. 92]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 19, 2015 / PHALGUNA 28, 1936

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

मुंबई, 12 **मार्च**, 2015

सं. टीएएमपी/24/2013-एनएमपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शिक्तयों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में सामान्य/बल्क कार्गों के प्रहस्तन के लिए मोबाइल हारबर क्रेन हेतु प्रशुल्क संशोधित करने के लिए न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

# महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मामला सं. टीएएमपी / 24 / 2013—एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास		आवेदक
a a	कोरमः	

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

# आदेश (फरवरी 2015 के 13वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में सामान्य / बल्क कार्गों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध करवाई गई मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेत् न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

(1)

1313 GI/2015

- 2. इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/26/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 द्वारा एनएमपीटी में सामान्य/बल्क कार्गों के प्रहस्तन के लिए प्राधिकृत सेवा प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई गई एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन अनुमोदित किया था। यह आदेश 23 जुलाई 2010 को राजपत्र सं. 185 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। ऐसे अनुमोदित किया गया प्रशुल्क आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से तीन वर्षों की वैधता अविध के साथ एचएमसी की मानक क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया गया था। प्रशुल्क आदेश की वैधत 6 अगस्त 2013 को समाप्त हो चुकी है।
- 3.1. तदनुसार, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 जुलाई 2013 द्वारा वर्ष 2010—11, 211—12 और 2012—13 में क्रेन द्वारा प्रहस्तित औसत यातायात के आधार पर एचएमसी के लिए आदेश दिनांक 16 जून 2010 द्वारा अनुमोदित दर के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।
- 3.2. एनएमपीटी को हमारे पत्र दिनांक 2 अगस्त 2013 द्वारा सूचित किया गया था कि सेवा प्रदाता द्वारा प्रचालित एमएचसी के लिए किराया प्रभार एमएचसी की मानक क्षमता के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है और एमएचसी द्वारा प्रहस्तित / प्रहस्तित किए जाने वाले प्रशुल्क के संदर्भ में निर्धारित नहीं किया गया है। यह दृष्टिकोण एनएमपीटी सिहत पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, कांडला पत्तन न्यास में एकसमान रूप से अनुसरित किया गया है। एनएमपीटी के प्रस्ताव दिनांक 22 जुलाई 2013 में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के आधार पर संशोधन की मांग की गई थी। चूंकि दर के निर्धारण के लिए प्रस्ताव एनएमपीटी में प्रारंभिक निर्धारण सिहत अन्य महापत्तन न्यासों में एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने में इस प्राधिकरण द्वाराअनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार नहीं पाया गया था, इसलिए एनएमपीटी से एमएचसी की मानक क्षमता के आधार पर अपना प्रस्ताव दोबारा देखने का अनुरोध किया गया था।
- 3.3. प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 सितम्बर 2013 द्वारा गणनाओं के दो सैट अग्रेषित किए थे, एक लागत घटक के रूप में एनएमपीटी को सेवा प्रदाता द्वारा देय लाइसेंस शुल्क शामिल किया गया था और दूसरा लागत घटक के रूप में लाइसेंस शुल्क शामिल किए बिना था। यह स्पष्ट नहीं था कि पत्तन इस प्राधिकरण से दोनों विकल्पों में से कौन—सा विकल्प चाहता था। उसके अलावा, पत्तन ने प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली शर्तें और निष्पादन मानक अग्रेषित नहीं किए थे। उसके मद्देनजर कि प्रस्ताव दिनांक 2 सितम्बर 2013 हमारे पत्र दिनांक 27 सितम्बर 213 द्वारा सम्पूर्ण प्रस्ताव दाखिल किए जाने के अनुरोध के साथ वापिस भेज दिया गया था।
- 3.4. प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2013 द्वारा अपने पत्र दिनांक 22 जुलाई 2013 के कवर में प्रस्तुत किए गए अपने प्रस्ताव पर विचार करने के लिए दोबारा अनुरोध किया था जोकि यातायात अनुमानों पर आधारित था।
- 3.5. हमारे पत्र दिनांक 2 अगस्त 2013 (उपर्युक्त पैरा 3.2 में उल्लिखित) में पहले से बताए गए कारणों से, एनएमपीटी को हमारे पत्र दिनांक 13 जनवरी 2014 द्वारा दोबारा सूचित किया गया था कि उसके प्रस्ताव दिनांक 22 जुलाई 2013 पर कार्यवाही नहीं की जा सकती क्योंकि उसका प्रस्ताव दिनांक 22 जुलाई 2013 प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात पर आधारित है और मानक आधार पर आधारित नहीं है। तथापि, एनएमपीटी को उसके प्रस्ताव पर दोबारा विचार करने और आदेश दिनांक 16 जून 2010 द्वारा अधिसूचित मौजूदा प्रशुल्क में यथा निर्धारित निष्पादन मानकों के साथ—साथ प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली शर्तों के साथ क्रेन की मानक क्षमता के आधार पर सम्पूर्ण प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी।
- 4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 फरवरी 2014 द्वारा निवेदन किया था कि उसने आदेश दिनांक 16 जून 2010 द्वारा अधिसूचित मौजूदा प्रशुल्क में निर्धारित निष्पादन मानकों के आधार पर प्रस्तावित दर को शासित करने वाली शर्तों के साथ क्रेन की मानक क्षमता के अनुसार अपने प्रस्ताव पर दोबारा विचार किया है और संशोधित किया है।
- 4.2. एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 फरवरी 2014 के साथ प्रचलित ईंधन लागत और बजटीय कोटेशन के आधार पर प्रस्तावित दर के लिए लागत पत्रक, एचएमसी की पूंजी लागत का परिकलन, थोक ग्राहकों के लिए डीजल हेतु बिल और प्रचालक द्वारा प्रस्तुत किए गए डाटा के अनुसार एचएमसी के प्रचालनों के घंटों तथा ईंधन उपभोग के आधार पर गणना पत्रक प्रस्तुत किए हैं।
- 4.3. एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दर के लिए प्रेषित गणना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र. सं.	विवरण	आधार	गणनाएं
क	शुष्क बल्क कार्गो के लिए		
(i)	एमएचसी की लागत		<b>ড</b> . 3,563 লাভ্র
(ii)	क्षमताः		
	प्रहस्तन दर प्रति घंटे (टनों में)	(क) खाद्यान्न, उर्वरक = 10000 टन/दिन (30000 पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए)	744 टन
		(ख) कोयला, चूनापत्थर, खनिज, आदि = 10000 टन/दिन)	
	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	एक वर्ष में कार्य के 4000 घंटों का प्रतिमानक बिजली / ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित किया गया है।	4000 घंटे
	वार्षिक क्षमता		29,76,000 टन
(iii)	प्रचालन लागतः		
( <del>*</del> )	ईंधन		रु. 193.20 लाख (70 लिटर प्रति घंटा x रु. <b>69</b> प्रति लिटर x 4000 घंटे
(ख)	मरम्मत और अनुरक्षण (पूंजी लागत का 5 प्रतिशत)	प्रतिशत	<b>रु. 178.15 লা</b> ख
(ग)	बीमा (पूंजी लागत का 1 प्रतिशत)	चिकित्सा उपकरण की लागत पर 1 प्रतिशत	<b>ড</b> . 35.63 লাভ্র

(ঘ)	मृल्यहास	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित	7	5. 368.41 লাভ্ <u>ৰ</u>
	&	प्रतिमानकों के अनुसार		
(উ)	किराया	दरमान के अनुसार		<b>ড</b> . 2.05 লাভ
(ঘ)	अन्य व्यय (पूंजी लागत का 5 प्रतिशत)	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य पर 5 प्रतिशत	₹	চ. 178.15 লাভ্র
	कुल लागत	<u> </u>	₹	5. 955.59 लाख
(iv)	आरओसीई (16%)		7	5. 452.16 लाख
				डब्ल्यूडीवी पर 16 प्रतिशत)
(v)	राजस्व अपेक्षा	(iii + iv)	रु	501407.75 लाख
(vi)	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी) (रु. में)			₹. 47.30
(vii)	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय)			₹. 28.38
	(रु. में)			१७.३० का ६० प्रतिशत)
ख.	ब्रेक बल्क कार्गों के लिए		स्टील एवं बैग कार्गो	अन्य कार्गी
(i)	बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से ऊपर 50 प्रतिशत की दर से कार्गो प्रहस्तन (टन/दिन में)		6000	3750
(ii)	कार्गों प्रहस्तन दर टन/घंटा में	क्र.सं. I/(24 घंटे * 70% उपयोगिता प्रतिमानक)	357	223
(iii)	कार्य घंटे (प्रतिवर्ष)		4000	4000
(iv)	क्षमता (टन / वार्षिक)	क्र.सं. (ii) * (iii)	1428000	892000
(v)	प्रथम तालिका में क्र.सं. V में यथा अनुमानित कुल लागत जमा प्रतिलाभ (रु. लाखों में)		1407.75	1407.75
(vi)	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशगामी) रु./टन में		98.58	157.82
(vii)	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय) रु. / टन		59.148	94.692

- 4.4. उपर्युक्त गणना के आधार पर, अनुमोदन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें टिप्पणियों के साथ नीचे दी गई हैं:-
  - (i) शुष्क बल्क कार्गा के लिए:

विवरण	दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
शुष्क बल्क कार्गी जैसे खाद्यान्न, उर्वरक, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए	₹. 47.30	₹. 28.38

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

विवरण		दर प्रति टन (रु. में)		
		विदेशी तटीय		
क.	स्टील और बैग कार्गी	₹. 98.58	रु. 59.148	
ख.	अन्य कार्गी	₹. 157.82	₹. 94.692	

## टिप्पणियां:

(i) औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए फार्मूला नीचे दिया गया है:-

एमएचसी द्वारा लदाई / उतारी गई कुल मात्रा × 24 hours. पोत प्रारंभ से पूरा होने तक लगा कुल समय

- (ii) कार्गों की लदाई/उतराई के शुरू होने से पूरा तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे/उतारे गए कार्गों की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चयन किया जाएगा।
- (iii) यदि एक एमएचसी दूसरे एमएचसी अथवा ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एमएचसी के लोड मीटर/निर्धारित ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा का आधार प्राप्त किया जाएगा।

- (iv) पोत द्वारा बर्थ छोड़े जाने तक एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन खराब होने के मामले में, एमएचसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा खराब होने से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गों को क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और 24 से गुणा करते हुए निर्धारित किया जाएगा।
- (v) एमएचसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एमएचसी का प्रचालन रूकने के मामले में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन के लिए उपयुक्त भत्ता स्वीकृत किया जाएगा। दो घंटों से कम के लिए एमएचसी रूकने को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार में नहीं लिया जाएगा। एमएचसी पर आरोप्य रूकावटों के लिए कोई भत्ता स्वीकार नहीं किया जाएगा। एमएचसी के कार्य के दौरान लदाई/उतराई प्रचालन में सभी रूकावटें पोत के स्टीवडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता होगी।
- (vi) यदि पोत का स्थानांतरण एमएचसी के खराब होने/गैर-निष्पादन की वजह से जरूरी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु. 1,00,000/- (रु. एक लाख) के जुर्माने के अलावा क्रेन प्रचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापिस किए जाएंगे जब जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा। पाली के मध्य के दौरान पत्तन की प्रचालनात्मक सुविधा के लिए क्रेनों का स्थानांतरण जुर्माना वसूल करने के लिए सुविचारित नहीं किया जाएगा। बरसात, लेबर समस्या और अन्य प्राकृतिक कारणों की वजह से कार्गों प्रहस्तन रूकना जुर्माना वसूल करने के लिए सुविचारित नहीं किया जाएगा।
- (vii) औसत आउटपुट पर विवाद होने की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

## निष्पादन संबंधित प्रशुल्कः

प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए परिकल्पित मानक उत्पादकता स्तर आधार स्तर माना गया है। तदनुसार, निष्पादन संबंधित प्रशुल्क ढांचा आधार दर में वृद्धि करते हुए 5 प्रतिशत के पुरस्कार के लिए उपलब्ध करवाते हुए निर्धारित किया गया है यदि अर्जित निष्पादन तलचिह्न स्तर से 1000 टन अधिक रहता है और आधार दर में 5 प्रतिशत तक कटौती करते हुए हतोत्साहन यदि अर्जित निष्पादन तलचिह्न स्तर से कम रहता है।

- 5. हमारे पत्र दिनांक 18 मार्च 2014 द्वारा प्रस्ताव की पावती दिए जाने के समय एनएमपीटी को यह सूचित किया गया था कि 2005 दिशानिर्देशों का खंड 7.2 विनिर्दिष्ट करता है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार के माध्यम से इतर होता है, अधिकतम दरें इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाएंगी जो संबद्ध पत्तनों में बिना संदर्भ के वैयक्तिक सेवा प्रदाता के लिए संयुक्त रूप से लागू की जाएंगी। उसके मद्देनजर, एमएचसी के ईंधन उपभोग तथा कार्य घंटों पर एक प्रचालक द्वारा प्रस्तुत किए गए आंकड़े संबद्ध उपयोक्ताओं / संगठन निकायों को परिचालित नहीं किए जा रहे हैं।
- 6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के प्रस्ताव की प्रति संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी द्वारा यथा अपेक्षित, यह प्रस्ताव स्टीवडोरिंग एजेंसियों को अग्रेषित किया गया था जिसके लिए जुलाई 2013 में पत्तन द्वारा नए स्टीवडोरिंग लाइसेंस जारी किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 जून 2014 द्वारा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।
- 7.1. विषय प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, हमारे पत्र दिनांक 13 अक्तूबर 2014 द्वारा एनएमपीटी से निम्नलिखित सूचना / स्पष्टीकरण मांगे गए थे। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 अक्तूबर 2014 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर एनएमपीटी के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी का जवाब
(i)	इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/26/2007—एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010, जो 23 जुलाई 2010 को जी.सं. 185 द्वारा अधिसूचित किया गया था, द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रारंभिक तौर पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात की जाने वाली हारबर मोबाइल क्रेन की पूंजी लागत रु. 2585.28 लाख पर	पूर्व निविदा की वैधता की समाप्ति पर, पत्तन ने लाइसेंस शुल्क आधार पर निजी प्रचालक द्वारा एचएमसी की तैनाती के लिए नई निविदा मंगवाने के लिए कार्रवाई शुरू की थी। एचएमसी के किराया प्रभारों के लिए टीएएमपी अधिसूचना की वैधता भी 22–07–2013 को समाप्त हो चुकी है।
	विचार किया था। तथापि, पत्तन ने विषय प्रस्ताव में एचएमसी की पूंजी लागत रु. 3563.00 लाख पर विचार किया था। विचार करते हुए कि एचएमसी का उपयोगी जीवनकाल 10 वर्ष (मूल्यहास दर के आधार पर) है, प्रस्तावित संशोधन के लिए उच्चतर स्तर पर संशोधित पूंजी लागत पर विचार करने के कारणों का औचित्य बताएं।	उत्पादकता के मानक, विश्वसनीयता और न्यूनतम डाउन टाइम को बनाए रखने के मद्देनजर, यह प्रस्ताव एचएमसी की तैनाती के लिए है बिल्कुल नए क्रेन माडल के लिए था। इसलिए, नए माडल के लिए प्रोद्भृत की जाने वाली पूंजी लागत क्रेन के वर्तमान बाजार मूल्य पर आधारित थी।
(ii)	प्रस्ताव के साथ भेजी गई एचएमसी हेतु बजटीय कोटेशन सितम्बर 2013 की अवधि से संबंधित है। एक वर्ष से अधिक का समय बीत चुका है, पत्तन को लागत विवरण में एचएमसी की पूंजी लागत को अद्यतन करना चाहिए।	यह पत्तन प्रस्ताव में यथा दी गई पूंजी लागत को बनाए रखना चाहता है, क्योंकि यह नई क्रेन के लिए प्राप्त हुई कोटेशन के आधार पर सुविचारित की गई है।
(iii)	चूंकि कम्पनी अधिनियम, 2013 सरकार द्वारा अधिसूचित किया गया है, इसलिए पत्तन को कम्पनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास दर अद्यतन करनी चाहिए।	एचएमसी के लिए 10 वर्षों के जीवनकाल के आधार पर, मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम के अनुसार प्रस्ताव में 10.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गई है।

7.2. हमारे अनुरोध पर, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 दिसम्बर, 2014 द्वारा, 60—64 टन एचएमसी की तैनाती के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु उसके प्रस्ताव में, वर्ष 2013—14 के दौरान प्रहस्तित लिक्विड, शुष्क, ब्रेक बल्क और कंटेनर कार्गों की मात्रा के बारे में सूचित किया था और वर्ष 2013—14 के दौरान प्रहस्तित विदेशी तथा तटीय कार्गों का ब्रेक—अप भी भेजा था जोकि निम्नवत् है:—

#### क. वर्ष 2013–14 के दौरान प्रहस्तित कार्गी:

कार्गों का प्रकार	मिलियन टन
लिक्विड कार्गी	25.6
बल्क कार्गो	12.65
ब्रेक बल्क कार्गी	0.36
कंटेनर कार्गी	0.75
प्रहस्तित कुल कार्गो	39.36

#### ख. 2013–14 में प्रहस्तित कार्गी का ब्रेक अपः

	विदेशी पोत / कार्गी	तटीय कार्गी
बल्क कार्गी	98%	2%
ब्रेक बल्क कार्गी	99%	1%
कंटेनर कार्गी	99.5%	0.5%

- 8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 31 अक्तूबर, 2014 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने प्रस्ताव पर पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी, सेवा प्रदाताओं और उपयोक्ता एसोसिएशनों ने अपने निवेदन पेश किए थे।
- 9. इस मामले में विचार-विमर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।
- 10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-
  - (i) एनएमपीटी ने 2005 दिशानिर्देशों के अधीन अपना विषय प्रस्ताव दाखिल किया है। इस प्रस्ताव पर भी 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई थी। तथापि, जब इस मामले को अंतिम रूप दिया जा रहा था, पोत परिवहन मंत्रालय में भारत सरकार ने महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नीति, 2015 जोिक 27 जनवरी 2015 को जी.सं. 30 द्वारा भारत के राजपत्र में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की गई थी, जारी की थी। उक्त प्रशुल्क नीति 13 जनवरी 2015 से लागू हुई थी। उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 9.1, 9.2 और 9.3 ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण पद्धित निर्धारित करती है जहां धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार के माध्यम से इतर है। उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1, 9.2 और 9.3 में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए यह मामला विश्लेषित किया जा रहा है।
  - (ii) क्रेनेज सुविधा का प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है और, इसलिए, क्रेनेज सुविधा उपलब्ध करवाने के लिए प्रशुक्क को इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की जरूरत है। धारा 48 के साथ पिटत एमपीटी एक्ट की धारा 42(4) इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि एमपीटी एक्ट की धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध करवाई गई चिहिनत सेवाओं के मामले में दरें अधिसूचित करे। ऐसे मामलों में जहां धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार से इतर है, 2005 दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के तद्नुरूपी 2015 के प्रशुक्क दिशानिर्देशों का खंड 9.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि, महापत्तन न्यास के प्रस्ताव पर, ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करे। (2005 प्रशुक्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2) के अधीन दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 23 जुलाई 2010 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए आदेश दिनांक 16 जून 2010 द्वारा न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में हारबर मोबाइल क्रेन (एमएचसी) के उपयोग के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की थी। एनएमपीटी के उक्त आदेश की वैधता 6 अगस्त 2013 को समाप्त हो गई थी।
  - (iii) एनएमपीटी ने विशेष रूप से नहीं बताया था कि इसका वर्तमान प्रस्ताव 2005 दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन स्वीकार किया जाना चाहिए था। तथापि, चूंकि यह प्रस्ताव खंड 7.2 के अधीन निर्धारित दर के संशोधन के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया है, इसलिए जून 2010 में वर्तमान प्रस्ताव को 2015 दिशानिर्देशों के खंड 9.1 से 9.3 द्वारा शासित किए जाने की जरूरत है।
  - (iv) जैसाकि प्रस्ताव के बारे में बताते हुए तथ्यात्मक स्थिति में बताया गया है, एनएमपीटी ने जुलाई 2013 में अपना प्रस्ताव प्रारंभिक तौर पर दाखिल किया था। तथापि, चूंकि यह प्रस्ताव इसके प्रारंभिक निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित मानक सिद्धांतों पर आधारित नहीं था, इसलिए पत्तन को कई बार अपने प्रस्ताव को दोबारा देखने और संशोधित करने की सलाह दी गई थी। आखिरकार एनएमपीओ ने क्षमता, प्रचालन लागत और प्रतिलाभ के निर्धारण के लिए प्रारंभिक निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया था। ऐसी स्थिति में, प्रस्ताव दिनांक 15 फरवरी 2014 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
  - (v) 2005 के प्रशुक्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1, जोकि फरवरी 2014 में एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव दाखिल किए जाने के समय प्रभावी थे, पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक घटक की मानक लागत का पता लगाने का प्रयास किया था। एमएचसी के उपयोग के लिए प्रशुक्क निर्धारित करने के लिए कोई विशेष दिशानिर्देश न तो 2005 के प्रशुक्क दिशानिर्देशों में निर्धारित किए गए हैं और न ही 2008 प्रशुक्क दिशानिर्देशों में ही ऐसा किया गया है।

उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में कोई विशेष प्रशुल्क निर्धारण कार्यपद्धित विनिर्दिष्ट नहीं की गई थी परन्तु प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के प्रक्रियात्मक पहलुओं और सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना प्रशुल्क निर्धारित करने के बारे में ही बात की गई थी। खंड 2.4.1 के अधीन प्रतिमानकों का पृथक सैट इवोल्व नहीं किया गया है। प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 9.2 अधिकतम दरें निर्धारित करने के लिए कार्यपद्धित निर्धारित करता है। तथापि, यह खंड 9.2 का अनुसरण करते हुए अपना प्रस्ताव दोबारा तैयार करने के लिए इस अवस्था में एनएमपीटी को सलाह देना उचित नहीं पाया गया है। यह उल्लेखनीय है कि, अधिकतम दरों के निर्धारण के लिए कार्यपद्धित निर्धारित किए जाने के समय, खंड 9.2 भी 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए संबद्ध महापत्तन न्यासों द्वारा प्रस्ताव तैयार करने के लिए उपलब्ध करवाया गया है। एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करता है, जैसािक प्रस्ताव के विश्लेषण से देखा जा सकता है।

## (vi) एमएचसी की क्षमताः

- (क) एनएमपीटी ने तीन कार्गो श्रेणियों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो, अन्य कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना की है। आदेश दिनांक 16 जून 2010 द्वारा एनएमपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात की जाने वाली 100 टन एमएचसी के लिए शुरू में प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय, इस प्राधिकरण ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और 2008 दिशानिर्देशों में 3 लेवल लिफंग क्रेनों के लिए निर्धारित प्रहस्तन दरों को अद्यतन करते हुए अन्य कार्गो के मामले में 3750 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। क्षमता के निर्धारण के लिए मौजूदा प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा इसी प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। उसके मद्देनजर और चूंकि प्रहस्तन दर अन्य महापत्तन न्यासों में चिह्नित प्रकार के कार्गो के लिए इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर के अनुसार नहीं पाई गई है, इसलिए क्षमता के निर्धारण के लिए एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित प्रहस्तन इस विश्लेषण में एमएचसी की क्षमता के निर्धारण के लिए स्वीकार की गई है।
- (ख) प्रारंभिक निर्धारण में, एमएचसी की क्षमता 4000 कार्य घंटों के मानक स्तर के लिए निर्धारित की गई थी। अन्य महापत्तन न्यासों में एमएचसी की क्षमता भी 4000 कार्य घंटों के लिए निर्धारित की गई है। मौजूदा प्रस्ताव में एनएमपीटी ने 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक का अनुसरण करते हुए चिहिनत कार्य घंटों पर विचार किया है। ऐसी स्थित में, एमएचसी की क्षमता केवल शुष्क बल्क कार्गों के प्रहस्तन के मामले में 2.98 मिलियन टन, केवल ब्रेक बल्क कार्गों के प्रहस्तन के मामले में 1.43 मिलियन टन और केवल अन्य कार्गों के प्रहस्तन के मामले में 0.89 मिलियन टन की दर से 4000 कार्य घंटों का निर्धारण किया गया है।
- (ग) लौह अयस्क के निर्यात पर प्रतिबंध के मद्देनजर, अधिकांश सेवा प्रदाताओं नामतः मिनरल इंटरप्राइसिस लि० (एमईएल) और एबीजी इंफ्रालॉजिस्टिक्स लि० (एआईएल) ने क्षमता के निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटों के मानक स्तर के आधार पर 4000 घंटे प्रतिवर्ष पर विचार करने पर आपित्त उठाई है। इस संबंध में, यह स्वीकार करना होगा कि एमएचसी के लिए प्रशुल्क 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के स्थान पर पत्तन द्वारा अंगीकृत प्रतिमानकों की उपयुक्तता की जांच करते हुए मानक दृष्टिकोण पर निर्धारित किया जा रहा है। एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार पाया गया है और अन्य पत्तनों में जहां एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। उसके मद्देनजर क्षमता के निर्धारण के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 4000 कार्य घंटों के प्रतिमाक से विपथन की जरूरत नहीं पाई गई है।

## (vii) पूंजी लागतः

- (क) एनएमपीटी ने एक 120 टन एमएचसी के लिए कुल पूंजी लागत रु. 3563 लाख अनुमानित की है। एमएचसी की इस पूंजी लागत में 25.852 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क शामिल है। एनएमपीटी ने लागत अनुमानन के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं जो रु. 84 प्रति यूरो की विनिमय दर के साथ 33,70,000 यूरों की दर से एमएचसी की मूल लागत दर्शाता है।
- (ख) एएनएमपीएस ने कहा है कि क्रेन की लागत मूल्यहासित मूल्य पर आधारित होनी चाहिए। डीआईडब्ल्यूएल और एमएसएए ने बताया है कि एनएमपीटी में उपलब्ध क्रेनें 4 से 8 साल पुरानी हैं। चूंकि यह जून 2010 में शुरू में निर्धारित किया गया एमएचसी प्रशुक्क का संशोधन है, इसलिए पत्तन को संशोधित पूंजी लागत पर विचार करने के कारण का औचित्य बताने के लिए कहा गया था। एनएमपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि यह प्रस्ताव उत्पादकता के मानक, विश्वसनीयता और डाउन टाइम को न्यूनतम रखने के लिए बिल्कुल नई क्रेन की तैनाती के लिए है और इसलिए एक नए माडल के लिए प्रोद्भूत किए जाने वाले नए एमएचसी के लिए पूंजी लागत पर विचार करना आवश्यक है। यह उल्लेखनीय है कि एमएसएए ने बताया है कि कई बार कार्गो प्रचालन को प्रभावित करते हुए क्रेनें नियमित रूप से खराब होती रही हैं।
  - इसलिए, बिल्कुल नई एचएमसी के लिए पूंजी लागत एमएचसी के लिए दर के संशोधन हेतु सुविचारित किया गया है।
- (ग) तथापि, यह उल्लेखनीय है कि एमएचसी का विषय संशोधन 100 टन एमएचसी के लिए है और 120 टन एमएचसी के लिए नहीं है। तथापि, पत्तन ने 100 टन एमएचसी की पूंजी लागत के लिए समर्थक दस्तावेज नहीं भेजे हैं। इस प्राधिकरण ने हाल ही में आदेश सं. टीएएमपी/30/2014—पीपीटी दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में 100 टन एमएचसी के लिए दर निर्धारित की है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान पीपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य से यह देखा गया है कि 37 सीबीएम की ग्रैंब के साथ 100 टन एमएचसी की पूंजी लागत 34,30,000 यूरो जमा सीमाशुल्क है। जैसािक ऊपर उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी ने 100 टन एमएचसी के लिए साक्ष्य नहीं भेजा है। उसके मद्देनजर, पीपीटी द्वारा प्रेषित साक्ष्य और इस प्राधिकरण द्वारा उक्त पीपीटी मामले में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित 100 टन एमएचसी के लिए पूंजी लागत पर इस शर्त के अधीन विश्वास किया गया है कि यूरो की विनिमय दर, जो विश्लेषण किए जाने के समय वर्तमान में प्रचलित है, रु. 70.79 किया जाए। तदनुसार, 100 टन एमएचसी की पूंजी लागत रु. 3056 लाख (पूर्णांकित) पर विचार किया गया है।

#### (viii) प्रचालन लागतः

(ক) ईधन:

एनएमपीटी सिहत अन्य महापत्तन न्यासों में 100 टन एमएचसी के लिए शुरू में किराया प्रभार निर्धारित करते समय, 4000 घंटे प्रतिवर्ष के लिए 70 लिटर प्रति घंटा प्रति एमएचसी का ईंधन उपभोग, पर विचार किया गया था। ईंधन की लागत अद्यतन करने के सिवाय, एनएमपीटी ने रु. 69 प्रति लिटर की दर से डीजल की कीमत पर विचार करते हुए रु. 70 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन के उपभोग की दर के अनुमानित स्तर पर ईंधन उपभोग लागत का अनुमान लगाया है।

सेवा प्रदाता जैसे एमईएी और एआईएल ने कहा है कि प्रारंभिक निर्धारण के समय सुविचारित डीजल की कीमत में वृद्धि की गई है। उसके मद्देनजर उन्होंने अनुरोध किया है कि यह प्राधिकरण अविनियमन की वजह से डीजल की कीमतों में बार—बार वृद्धि को कवर करने के लिए वार्षिक वृद्धि प्रदान करे। दूसरी तरफ, मेंगलूर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए) ने बताया है कि पिछले कुछ महीनों में ईंधन कीमत में गिरावट आई है।

यह प्राधिकरण, प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय, प्रस्ताव को अंतिम रूप दिए जाने के समय प्रचलित ईंधन की कीमत पर विचार करता रहा है। वर्तमान प्रस्ताव में एमएचसी के लिए प्रशुल्क, जैसािक अन्य पत्तनों में किया गया है, 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर विचार करते हुए मानक आधार पर निर्धारित किया जा रहा है। ईंधन की कीमत में उतार—चढ़ाव को लेने के

लिए प्रशुल्क समायोजित करने हेतु कार्यपद्धित के लिए दिशानिर्देश नहीं दिए गए हैं। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण एमईएल और एआईएल जैसे सेवा प्रदाताओं का अनुरोध स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है। किसी मामले में, थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) से जोड़कर दरों को सूचकांकित करने के लिए वृद्धि कारक उपलब्ध करवाया था, जैसािक बाद में चर्चा की गई है, डीजल कीमत में कीमत उतार—चढाव का ध्यान रखा जा सकेगा।

सामान्यतः, ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए, इस विश्लेषण में सामान्य उच्च स्पीड डीजल की लागत पर विचार किया गया है। एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते समय, इस प्राधिकरण ने प्रासंगिक प्रशुल्क कार्यवाहियों के दौरान प्रकट स्थिति के आधार पर प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रीमियम डीजल की कीमत पर विचार किया है। उस निर्णय के अनुसार, प्रचलित प्रीमियम डीजल दर अर्थात् रु. 54.88 प्रति लिटर पर विचार किया है क्योंकि एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 4000 घंटों के लिए ईंधन उपभोग की दर अन्य पत्तनों में एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रतिमानक के अनुसार पाया गया है।

- (ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा लागत और अन्य व्यय एनएमपीटी द्वारा एमएचसी की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं। यह अन्य महापत्तन न्यासों में उपर्युक्त व्ययों का अनुमान लगाने और एनएमपीटी में एमएचसी के लिए प्रारंभिक प्रशुक्क निर्धारित किए जाने के समय सुविचारित प्रतिशतों के अनुसार पाए गए हैं। उसके मद्देनजर ये लागत उस स्तर पर अनुमानित की गई है जिसपर एनएमपीटी ने अनुमान लगाया था।
- (ग) मूल्यहास

एनएमपीटी ने नियोजित औसत पूंजी पर 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया है। इस संबंध में एक प्रश्न के संदर्भ में, एनएमपीटी ने बताया है कि एमएचसी के लिए 10 वर्षों के जीवनकाल के आधार पर, मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम के अनुसार प्रस्ताव में 10.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गई है।

इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमएचसी के उपयोग के लिए संदर्भ प्रशुक्क के निर्धारण के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किए जाने के दौरान, सीएचपीटी ने तब निवेदन किया था कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों (कम्पनी अधिनियम 2013 के क्रम सं. 6 के अधीन टिप्पणियों और खंड 123 भाग ग(ट) (2) की अनुसूची II) के अनुसार, सुझाव दिया है कि भारी लिफ्ट उपस्कर का उपयोगी जीवनकाल 20 वर्ष माना जा सकता है। यह 5 प्रतिशत वार्षिक की मूल्यहास दर में परिवर्तित करता है। तथापि, यह अधिनियम यह सुझाव भी देता है कि तीन पाली प्रचालन के मामले में मौजूदा दर के 100 प्रतिशत तक मूल्यहास दर में वृद्धि की जाए। इसका अर्थ यह होगा कि 5 प्रतिशत की मूल्यहास दर दोगुनी होकर 10 प्रतिशत हो जाएगी। पीपीटी द्वारा हाल ही में दाखिल किए गए प्रस्ताव में, मूल्यहास की यही दर इसका प्रशुक्क निर्धारित किए जाने के समय एमएचसी की पूंजी लागत पर सुविचारित किया गया था। उपर्युक्त निर्णय के अनुसार, एनएमपीटी में सेवा प्रदाता द्वारा तैनात की जाने वाली एमएचसी के लिए मूल्यहास की दर 10 प्रतिशत सुविचारित की गई है।

(घ) लाइसेंस शुल्कः

लागत विवरण में पत्तन द्वारा सुविचारित रु. 2.05 लाख के लाइसेंस शुल्क पर पहुंचने का आधार बिना स्पष्ट किए गए रह गया है। जून 2010 में प्रारंभिक निर्धारण के दौरान, विधिवत् वर्धित अनुमोदित पट्टा किराया निष्क्रिय घंटों के लिए लाइसेंस शुल्क पर पहुंचने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था, जोकि लगभग 7 महीने है।

इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/60/2012—एनएमपीटी दिनांक 20 मई 2014 द्वारा 20 फरवरी 2012 से 19 फरवरी 2017 अविध के लिए दीर्घाविध/अल्पाविध आधर पर आबंटित एनएमपीटी भूमि का संशोधित पट्टा किराया अनुमोदित किया है। ऐसा अनुमोदित पट्टा किराया 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि वहन करता है। उक्त आदेश दिनांक 20 मई 2014 के अनुसार, पानाम्बर में खुले क्षेत्र के लिए अनुमोदित पट्टा किराया रु. 1921.22 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह है।

इस प्राधिकरण ने एमएचसी के निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से हाल ही में प्राप्त प्रस्ताव में वर्ष के सभी 12 महीनों के लिए लाइसेंस शुल्क पर विचार किया था क्योंकि लाइसेंस शुल्क बिना किसी ब्रेक के प्रचालक द्वारा देय है, जैसाकि पीपीटी द्वारा पृष्टि की गई है।

निर्धारण और पीपीटी मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, सम्पूर्ण 12 महीनों के लिए वर्धित लाइसेंस शुल्क प्रशुल्क परिकलन के लिए सुविचारित किया गया है। तदनुसार, रु. 37,000/— (पूर्णांकित) का लाइसेंस शुल्क एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रु. 2.07 लाख के स्थान पर लागत विवरण में सुविचारि किया गया है।

सेवा प्रदाताओं जैसे एमईएल और एआईएल ने बताया है कि मोबाइल क्रेन सेवा प्रदाताओं से लाइसेंस शुल्क रूप में एनएमपीटी रु. 106 लाख वसूल करता है, परन्तु मोबाइल क्रेन प्रचालकों के लिए कोई गारंटीशुदा न्यूनतम कार्गो नहीं है। इसिलए, लाइसेंस शुल्क मोबाइल हारबर क्रेन प्रचालकों के लिए निर्धारित की गई है और यह राजस्व हिस्सेदारी नहीं है जैसािक टीएएमपी द्वारा अपनी गणनाओं में पिरिकित्पत किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी में एमएचसी के लिए प्रारंभ में प्रशुल्क निर्धारित करते समय अपने आदेश दिनांक 16 जून 2010 में उल्लेख किया था कि लाइसेंसधारी को इस रिपोर्ट में प्रचालन करने के लिए उन्हें प्रदान किए गए लाइसेंस के अनुसार एनएमपीटी को वार्षिक लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा। चूंकि यह रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी से जुड़ा है, यह 2008 दिशानिर्देशों के खंड 3.5.5 के अनुसार लागत रूप में सुविचारित नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, रु. 106 लाख के लाइसेंस शुल्क का भुगतान दिशानिर्देश में प्रावधान और अन्य पत्तनों में एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार विश्लेषण में लागत के हिस्से के रूप में रु. 106 लाख के लाइसेंस शुल्क का भुगतान सुविचारित नहीं किया गया है।

- (ix) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2014–15 के दौरान निर्णीत मामलों में नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ स्वीकृत करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है।
- (x) इस प्रकार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जोकि वार्षिक प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का कुल जोड़ है, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रु. 1407.78 लाख की राजस्व अपेक्षा के स्थान पर रु. 1284.68 लाख परिगणित होता है।

- सरकार के नीति निदेश के अनुसार, तटीय कार्गो (ताप कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गृटिटकाओं के (xi) अलावा) के लिए निर्धारित किया जाने वाला रियायती प्रशुल्क सामान्य कार्गी / पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। तटीय कार्गों के लिए रियायती दर स्वीकृत करने की सरकारी नीति एनएमपीटी एवं इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी है। किसी मामले में, तटीय कार्गों पर स्वीकृत रियायत यह सुनिश्चित करने के लिए विदेशी कार्गो हेतु लागू दर में निर्मित की गई है कि प्रचालक सम्पूर्ण अनुमानित एआरआर वस्त्र करता है। एनएमपीटी द्वारा स्वयं के तैनात किए गए एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेत् इसके दूसरे प्रस्ताव में अपने पत्र दिनांक 16 दिसम्बर 2014 द्वारा प्रेषित किए गए ब्योरों से, यह देखा गया है कि वर्ष 2013—14 में प्रहस्तित कुल शुष्क कार्गो, 98 प्रतिशत में विदेशी कार्गो और शेष तटीय कार्गो शामिल है। इसी तरह, वर्ष 2013–14 में प्रहस्तित कुल ब्रेक बल्क कार्गो क 99 प्रतिशत में ब्रेक बल्क कार्गो और शेष तटीय कार्गो शामिल है। एनएमपीटी ने प्रशुल्क प्रस्तावित करते समय इस स्थिति पर विचार नहीं किया है। उपर्युक्त सरकार के नीति निदेश का अनुपालन करने के लिए, 100 टन एमएचसी के किराये के लिए प्रशुल्क पत्तन द्वारा यथा प्रेषित विदेशी और तटीय कार्गी की हिस्सेदारी पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है।
- इस प्रकार, केवल शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में 2.98 मिलियन टन, केवल ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में 1.43 मिलियन (xii) टन और केवल अन्य कार्गो के प्रहस्तन के मामले में 0.89 मिलियन टन की मानक क्षमता पर विचार करते हुए और रु. 1284.68 लाख की वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर और विदेशी तथा तटीय कार्गो के अनुसार, प्रति टन दर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो के लिए रु. ४७. 30 प्रति मी.ट., स्टील तथा बैग कार्गो के लिए रु. 98.58 प्रति मी.ट. और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रु. 157.82 प्रति मी.ट. के स्थान पर शुष्क बल्क कार्गों के लिए रु. 43.52 प्रति मी.ट., स्टील तथा बैग कार्गों लिए रु. 90.33 प्रति मी.ट. और अन्य ब्रेक बल्क कार्गों के मामले में रु. 144.60 प्रति मी.ट. परिगणित होता है।
- दर में अन्तर मुख्य रूप से इस विश्लेषण में सुविचारित प्रचलित डीजल कीमत, मूल्यहास की दर और पूंजी लागत पर प्रतिलाभ पर विचार किए (xiii) जाने की वजह से होने वाले अन्तर पर आरोप्य है।
- उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, एनएमपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण **अनुबंध** रूप में संलग्न किया (xiv)
- 2005 दिशानिर्देशों का खंड 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के तलचिहन स्तरों, बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन उपलब्ध करवाने और तलचिहन स्तरों (xv) से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन से जोड़ने के लिए है। तदनुसार, निष्पादन संबंधित प्रभार एनएमपीटी एवं अन्य महापत्तन न्यासों में प्रारंभिक निर्धारण के दौरान निर्धारित किए गए थे जहां प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा एमएचसी तैनात की जा रही है। ये प्रभार प्रत्येक प्रकार के कार्गो अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो, क्रमशः 12500 टन प्रतिदिन, 6000 टन प्रतिदिन और 3750 टन प्रतिदिन की दर से आधार निष्पादन स्तर को, मानक क्षमता निर्धारित किए जाने के समय सुविचारित प्रहस्तन दरों के आधार पर, लेखा में लेते हुए निर्धारित किए गए थे। अपने प्रस्तावित दरमान में, एनएमपीटी ने आधार दर में वृद्धि के रास्ते 5 प्रतिशत का पुरस्कार निर्धारित करते हुए निष्पादन संबंधित प्रशुल्क ढांचा प्रस्तावित किया है यदि अर्जित निष्पादन तलचिहन स्तर की अपेक्षा 1000 टन अधिक रहता है और आधार दर में 5 प्रतिशत तक कटौती के रास्ते हतोत्साहन यदि अर्जित निष्पादन तलचिहन स्तर से कम रहता है।

जैसाकि पहले चर्चा की गई है, शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12500 टन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन का आउटपुट प्रतिमानक आधार दर पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है। अतः, अधिकतम बिन्दु भी ऊपर बताए गए प्रत्येक प्रकार के कार्गों के लिए प्रहस्तन दर के मानक स्तर से जोड़ा गया है।

बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन निर्धारण के संबंध में, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर 5 प्रतिशत वृद्धि और मौजूदा परिदृश्य में प्रचलित भी बनाए रखा गया है। तथापि, कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन के निर्धारण के संबंध में, जब आधार दर कम किए गए स्तर पर निर्धारित किया जाता है, इससे प्रचालक वार्षिक राजस्व अपेक्षा वसूल करने की स्थिति में नहीं होगा, इससे वह अलाभकारी स्थिति में पहुंच जाएगी। इस प्रकार, यह उपयुक्त है कि आधार स्तर से कम निष्पादन होने के बावजूद, कम से कम एमएचसी प्रचालक विशिष्ट कार्गो श्रेणी से संबंधित आधार दर वसूल करने की स्थिति में होना चाहिए। इस स्थिति के मददेनजर, पीपीटी में तैनात किए गए एमएचसी के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार आधार स्तर से कम निष्पादन स्तर में किसी कटौती के लिए कम किया गया स्तर निर्धारित नहीं किया गया है।

- एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य टिप्पणियां, जो इसके मामले के साथ-साथ अन्य महापत्तन न्यासों में इसी प्रकार के मामले में पहले अनुमोदित (xvi) सामान्य टिप्पणियों के अनुसार पाए गए हैं, निर्धारित किया गया है।
- सेवा प्रदाताओं जैसे एमईएल, एआईएल ने प्रचालकों को नुकसान होने के परिणामस्वरूप कार्गो की मात्रा में कटौती के संबंध में अथवा गारंटीशुदा न्युनतम कार्गो की कमी के बारे में बताया है। एनएमपीटी ने अपने जवाब में बताया था कि किराया प्रभार एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए प्रस्तावित किए गए हैं और पत्तन में गारंटीशुदा न्युनतम कार्गो नहीं था। विश्लेषण के प्रारंभिक अनुच्छेदों में यथा उल्लिखित, प्रशुल्क का निर्धारण 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सिद्धांतों का अनुसरण किए जाने पर आधारित है। ये सिद्धांत कार्गो के निर्धारण के लिए सुविचारित की जाने वाली कार्गो की मात्रा निर्धारित नहीं करते हैं क्योंकि यह निर्धारण एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित है जैसाकि एनएमपीटी द्वारा सही बताया गया है। इसके अलावा, जैसाकि एनएमपीटी द्वारा बताया गया है, उसके पास गारंटीशूदा न्यूनतम कार्गो नहीं है। उसके मददेनजर और विचार करते हुए कि इस प्राधिकरण ने अन्य पत्तनों में एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए न्यूनतम कार्गी पर विचार नहीं किया है, सेवा प्रदाता द्वारा टिप्पणी किए गए बिन्दु को स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (xviii) जैसाकि पहले बताया गया है, जब यह मामला अंतिम रूप देने की अग्रिम अवस्था में था, पोत परिवहन मंत्रालय में भारत सरकार ने महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2015, जो इस प्राधिकरण द्वारा 27 जनवरी 2015 को जी.सं. 30 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया था। उक्त प्रशुल्क नीति 13 जनवरी 2015 से लागू हुई थी। उक्त प्रशुल्क नीति के खंड 9.3 के अनुसार, खंड 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार के रास्ते से इतर है, उन सेवाओं के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क खंड 3.2 के अनुसार महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध निष्पादन मानक अर्जित किए जाने पर

दूसरे वर्ष से आगे इन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में यथा निर्धारित 100 प्रतिशत स्वतः सूचकांकन के अधीन होगा। यदि निष्पादन मानक पूरा नहीं किया जाता है तो अगले वर्ष के दौरान कोई सूचकांकन स्वीकार नहीं किया जाएगा।

एनएमपीटी ने अपने द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात की जाने वाली एमएचसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विषय प्रस्ताव दाखिल किया था। इसके अलावा, एनएमपीटी ने पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए गए एचएमसी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क हेतु 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित किए गए प्रतिमानक अंगीकृत किए हैं। जैसािक आदेश के पहले भाग में बताया गया है, एनएमपीटी ने अपने विषय प्रस्ताव में आधार दर में 5 प्रतिशत के पुरस्कार के माध्यम से निष्पादन के तलचिह्न स्तर और निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है यदि अर्जित निष्पादन तलचिह्न स्तर से 1000 टन अधिक रहता है। तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात 100 टन एमएचसी के लिए उपयुक्त टिप्पणी एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित की गई है तािक पत्तन दूसरे वर्ष के शुरूआत की प्रभावी तारीख से अनुमोदित प्रशुल्क पर सूचकांकन कर सके।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अध्याय-VI, अन्य प्रभार में एनएमपीटी के मौजूदा दरमान में मौजूदा प्रावधान को निम्नलिखित खंड 6.8 से बदलने का अनुमोदन प्रदान करता है:-

## (i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
12500	43.52	26.12
12501-13500	45.70	27.43
13501 – 14500	47.87	28.73
14501-15500	50.05	30.04

टिप्पणीः ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टनों के लिए वर्धित कर 105 प्रतिशत और दूसरे हजार टनों के लिए 110 प्रतिशत किया गया था। यही कार्यपद्धित 14500 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी अंगीकृत किया जाएगा।

## (ii) ब्रेक बल्क कार्गी के लिए

(क) स्टील और बैग कार्गी:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
6000	90.33	54.20
6001-7000	94.85	56.91

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टनों के लिए वर्धित कर 105 प्रतिशत की गई थी। यही कार्यपद्धति 7000 टनों से अधिक के दर की गणना करने हेतु भी अंगीकृत की जाएगी।

#### (평) अन्यः

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
3750	144.60	86.76
3751-4750	151.83	91.10

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले हजार टनों के लिए वर्धित कर 105 प्रतिशत की गई थी। यही कार्यपद्धित 4750 टनों से अधिक के दर की गणना करने हेतु भी अंगीकृत की जाएगी।

(iii) इस आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से एक वर्ष के पूरा होने के बाद, शुष्क बल्क कार्गों के लिए 12500 मीट्रिक टन, स्टील तथा बैग कार्गों के लिए 6000 टन और अन्यों के लिए 3750 टन की दर से औसत दैनिक क्रेन निष्पादन के तलिवहन स्तर के लिए यह दर उक्त प्रशुक्क नीति के खंड 3.2 में यथा विनिर्दिष्ट तत्संबंधी कार्गों समूह के लिए लगे कुल समय से विभाजित करते हुए एक वर्ष में प्रहस्तित कुल टनभार (कार्गो—वार) को लेखा में लेते हुए परिकलित किए जाने वाले औसत दैनिक क्रेन निष्पादन के तलिवहन स्तर के क्रेन प्रचालक द्वारा उपलब्धि के अधीन प्रशुक्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति की लागत को पूरा करने के लिए प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। दरमान का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा।

#### टिप्पणियां:

- (i) औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत् है:-एचएमसी द्वारा लदाई / उतराई की गई कुल मात्रा x 24 घंटे पोत शुरूआत से पूरा होने तक लिया गया कुल समय
- (ii) कार्गों की लदाई / उतराई के शुरू होने से पूर्ण होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे / उतारे गए कार्गों की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली करने का चयन किया जाएगा।
- (iii) यदि एक एमएचसी दूसरे एमएचसी अथवा ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एमएचसी के लदाई मीटर द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा के आधार पर पता लगाया जाएगा।
- (iv) एक घंटे से अधिक से पोत के बर्थ छोड़ने तक क्रेन के खराब होने की स्थिति में, एमएचसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा खराब होने से पहले लादे/उतारे गए कार्गों को क्रेन कार्य घंटों से विभाजित ओर 24 से गुणा करते हुए निर्धारित किया जाएगा।
- (v) एमएचसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एमएचसी के प्रचालन के रूकने की स्थिति में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उपयुक्त भत्ता स्वीकृत किया जाएगा। दो घंटों से कम के लिए एमएचसी की रूकावटों को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचारार्थ लिया जाएगा। एमएचसी पर आरोप्य रूकावटों के लिए कोई भत्ता स्वीकार नहीं किया जाएगा। एमएचसी के कार्य के दौरान लदाई/उतराई प्रचालन में सभी रूकावटों को दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किया जाना अपेक्षित होगा।
- (vi) एमएचसी की खराबी / गैर-निष्पादन की वजह से पोत का स्थानांतरण जरूरी होने की स्थिति में, बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु. 1,00,000 / (रुपए एक लाख) के जुर्माने के अलावा क्रेन प्रचालक से स्थानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंटों को वापिस किए जाएंगे जब जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।
- (vii) औसत आउटपुट पर विवाद होने की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।\*\*
- 11.2. जैसािक ऊपर उल्लेख किया गया है, सेवा प्रदाताओं द्वारा एमएचसी की तैनाती के लिए प्रशुक्क तीन वर्षों की वैधता अविध के साथ जून 2010 में निर्धारित किया गया था। एमएचसी के लिए यह अनुमोदित दर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/42/2005—एनएमपीटी दिनांक 11 मई 2006 द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के तत्समय मौजूदा दरमान में शामिल किया गया था। बाद में, समग्र पत्तन के लिए एनएमपीटी का दरमान आदेश सं. टीएएमपी/34/2010—एनएमपीटी दिनांक 6 जनवरी 2012 सामान्य संशोधन के रास्ते संशोधित किया गया था जिसमें जून 2010 में अनुमोदित निष्पादन संबंधित अधिकतम दर एनएमपीटी के संशोधित दरमान में शामिल किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि आदेश दिनांक 6 जनवरी 2012 ने एनएमपीटी के संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2015 तक निर्धारित की थी। उसके मद्देनजर हालांकि जून 2010 आदेश द्वारा अनुमोदित एमएचसी हेतु दर तीन वर्षों अर्थात् 6 अगस्त 2013 तक वैधता निर्धारित की गई थी, एमएचसी हेतु दरों की वैधता आदेश दिनांक 6 जनवरी 2012 द्वारा 31 मार्च 2015 तक अथवा अनुमोदित एमएचसी हेतु संशोधित दर की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तारित किया माना गया है।
- 11.3. चूंकि पूर्व-संशोधित दरें पहले से प्रचालन में हैं, इसलिए संशोधित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और तीन वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी रहेगी। प्रदत्त अनुमोदन स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित नहीं किया जाता है।
- 11.4. हारबर मोबाइल क्रेन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर अधिकतम दर है और किसी सेवा प्रदाता विशेष के संदर्भ के बिना पत्तन में ऑफर की गई चिहिनत सुविधा/सेवा के लिए पत्तन में सामान्य रूप से लागू की जाएगी। पत्तन न्यास प्राधिकृत करने की व्यवस्था में जरूरी शर्त उपयुक्ततः शामिल करते हुए यह सुनिश्चित करे कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता तत्संबंधी कार्गों समूह के लिए निर्धारित अधिकतम दरों से अधिक वसूल नहीं करें।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2014 (124)]

प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए दर के निर्धारण हेतु लागत गणना

अनुबंध

<b>क</b> . 3	गुष्क बल्क कार्गों के लिए						अनुबध
		न्यू में	गलूर पत्तन न्यास द्वारा य	था प्रेषित	2008 प्रशुल्क दिशागिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक, यदि कोई हां	संशोधित गणना	
क्र. विवरण सं.	विवरण	रप्प गणनाएं	गणनाएं	शुष्क बल्क के लिए — (क) खाद्यान्न एवं उत्तरक, कोयला, चूना पत्थर, खनिज आदि			
I	मोबाइल हारवर क्रेन की लागत (रु. लाखों में) {एनएमपीटी यूरो 3370000 + सीमाशुक्क डयूटी @25.8522) *रु. 84/-} {टीएएमपी - यूरो 3430000 * रु.	-	-	3563	-	-	3056
II	टनों में क्षमता/वार्षिक प्रहस्तन दर प्रति घंटा (टनों में)	- शुष्क बल्क क) खाद्यान, उर्वरक_= 10000 टम/दिन (30000 टम पार्सल आकार	- दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानकों से 25% अधिक अर्थात् 12500/	- 744	 एन(एमपीटी के अनुसार	-	744

[भाग III-खण्ड 4] भारत का राजपत्र : असाधारण 11

v 11	व्यक्तिया प्रमार प्रात टन (तटीय) रु./टन में	я.н. VI ФI 60%	39.148	94.692	क्र.सं. VI का 60 %	54.20	86.76
VII	रुo/टन में किराया प्रभार प्रति	क्र.सं. <b>V</b> I का	59.148	04.002	और अन्य कार्गो के लिए - रु. 1284.68 लाख/(892000*99%+892000*1%*60%)		06.75
VI	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशगामी)	क्र.सं. V/IV	98.58	157.82	स्टील एवं बैग कार्गों के लिए रू. 1284.68 लाख/(1428000*99%+1428000*1%*60%)	90.33	144.60
V	प्रथम तालिका में क्र.सं. \ लागत जमा प्रतिलाभ (रु.	/ में यथा अनुमानित कुल लाखों में)	1407.75	1407.75		1284.68	1284.68
IV	क्षमता (टन/वार्षिक)	क्र.सं. II * III	1428000	892000	क्र.सं. II * III	1428000	892000
III	टना म / घटा कार्य घंटे (प्रतिवर्ष)	* 70% उपयोगिता प्रतिमानक)	4000	4000	एनएमपीटी के अनुसार	4000	4000
II	कार्गो प्रहस्तन दर टनों में/घंटा	क्र.सं. <b>I/(24</b> घंटे	357	223	एनएमपीटी के अनुसार	357	223
I.	प्रशुल्क दिशानिर्देशों में नि	ल के लिए 2008 के अपफ्रंट धारित प्रतिमानकों से 50 प्रहस्तन दर (टनों में/दिन)	6000	3750		6000	3750
क्र. सं.	विवरण	गणनाएं	स्टील और बैग कार्गो	अन्य	गणनाएं	स्टील और बैग कार्गो	अन्य
ख. ब्रेक	<b>क</b> बल्क कार्यों के लिए	1	J7.3U				
VII	किराया प्रभार प्रति टन (तटीय)	-	60%*₹. 47.30	28.38		0%) 60% * ₹ 43.52	26.12
VI	किराया प्रभार प्रति टन (विदेशी)	रु. 1407.75 लाख/ टन	29,76,000	47.30		च्र. 1284.68 लाख/(2.976*98%+2.976*2%*6	43.52
V	कुल लागत जमा निवेश	-		1407.75			1284.68
IV	आरओसीई	औसत नियोजित पूंजी पर 16%	16%*2826 ਗਾਂਕ	452.16	नियोजित पूंजी पर 16%	16% * रु. 3056 लाख	488.93
	कुल (क) से (च)	5%	3 ", """	955.59			795.75
	(च) अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्ति मृल्य का	नीचे दी गई गणना के अनुसार अर्थात् औसत	178.15	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 5%	5% * रु. 3056 लाख	152.79
	(ङ) किराया	अनुसार एनएमपीटी के वर्तमान एस यथा अनुमानित किरिाया	सीओआर के अनुसार	2.05	संबद्ध पत्तन क दरमान के अनुसार	आदेश दिनांक 20 मई 2014 द्वारा 12 महीनों के लिए अनुमोदित पट्टा किराये के अनुसार	0.37
	(घ) मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित प्रतिमानकों के	10.34%*35 63 ਗਾਥ	368.41	कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार	10% * रु. 3056 लाख	305.58
	(ग) बीमा	370 अभियांत्रिक उपस्कर की लागत पर 1%	<b>1%*3563</b> लाख	35.63	अभियांत्रिक उपस्कर की लागत का $1\%$	1% * रु. 3056 लाख	30.56
	(ख) मरम्मतें एवं अनुरक्षण लागत	अभियांत्रिक उपस्कर की लागत पर 5%	5%*3563 ਗਾਥ	178.15	एनएमपीटी के अनुसार	5% * रु. 3056.00 लाख	152.79
	(क) ईंधन लागत	70 लिटर प्रति घंटा * रु. 4000 घंटे	69 प्रति लिटर*	193.20	एनएमपीटी के अनुसार	70 लिटर प्रति घंटा * रु. 54.88 प्रति लिटर * 4000 घंटे	153.66
III	प्रचालन लागत	I		रु. लाखों में			रु. लाखों में
	वार्षिक क्षमता (मिलियन र	 ट्रनों में)		2.976			2.976
	वार्षिक क्षमता (टनों में)	लगाने के लिए है		2976000			2976000
	काय घट प्रातवम	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक बिजली / ईंघन लागत का अनुमान	-	4000	(नप्तपाटा क् अनुसार	-	4000
	कार्य घंटे प्रतिवर्ष	चूनापत्थर, खनिज आदि = 10000 टन/दिन एक वर्ष में 4000	कारक)	4000	गुनएमपीटी के अनुसार		4000
		से बड़े पोतों के लिए) ख) कोयला,	(24 घंटे * 70% उपयोगिता				

# TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 12th March, 2015

**No. TAMP/24/2013-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for revisionof tariff for the Mobile Harbour Crane for handling General/Bulk Cargo at New Mangalore Port Trust, as in the Order appended hereto.

## Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/24/2013-NMPT

New Mangalore Port Trust --- Applicant

#### **QUORUM:**

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

#### **ORDER**

(Passed on this 13thday of February 2015)

This case relates to the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for revision of tariff for the Mobile Harbour Crane (MHC) for handling General/Bulk Cargo at New Mangalore Port Trust.

- 2. This Authority, vide its Order No. TAMP/26/2007-NMPT dated16 June 2010, had approved under clause 7.2. of the 2005 tariff guidelines tariff for use of the MHC provided by the authorized service operators at the NMPT for handling the general/bulk cargo. This order was notified in the Gazette of India on 23 July 2010 vide Gazette No.185. This order came into force on 7 August 2010, after expiry of 15 days from the date of its notification. The tariff so approved was fixed with reference to the standard capacity of theMHC with a validity period of three years from the date of implementation of the Order. The validity of the tariff Order has expired on 6 August 2013.
- 3.1. Accordingly, the NMPT, vide its letterdated 22 July 2013 had filed its proposal for revision of the rate approved vide Order dated 16 June 2010 for MHC based on the average traffic handled by the crane in the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13.
- 3.2. The NMPT was informed, vide our letter dated 2 August 2013, that the hire charge for MHC operated by service provider has been fixed by this Authority for standard capacity of the MHC and not with reference to the traffic handled/to be handled by the MHC. This approach has been followed uniformly at the Paradip Port Trust, V.O. Chidambaranar Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, Kandla Port Trust including NMPT. The proposal dated 22 July 2013 of NMPTsought revision based on the traffic to be handled. Since the proposal for fixation of the rate was found not to be in line with the approach followed by this Authority in determining tariff for MHC at other Major Port Trusts including initial fixation at NMPT, the NMPT was requested to recast its proposal based on the standard capacity of the MHC.
- 3.3. In response, the NMPT, vide its letter dated 2 September 2013, forwarded two set of calculations, one including license fee payable by the service provider to NMPT as a cost component and another without including license fee as a cost component. It was not clear which one of the two alternatives the port wanted this Authority to pursue. Apart from that the port had not forwarded conditionalities governing the proposed rates and the performance standards. In view of that the proposal dated 2 September 2013 was returned to the NMPT vide our letter dated 27 September 2013 with a request to file a definite proposal.
- 3.4. In response, the NMPT, vide its letter dated 3 December 2013again requested to consider its proposal submitted under cover of its letter dated 22 July 2013, which was based on traffic estimates.
- 3.5. For reasons already brought out in our letter dated 2 August 2013 (mentioned in para 3.2 above) the NMPT was again informed, vide our letter dated 13 January 2014, that its proposal 22 July 2013 cannot be taken up as its proposal dated 22 July 2013 is based on traffic to be handled and not on normative basis. The NMPT was, however, advised to recast it proposal and file a definite proposal based on normative capacity of the cranealong with conditionalities governing the proposed rates as well as performance standards as prescribed in the existing tariff notified vide Order dated16 June 2010.
- 4.1. In this backdrop, the NMPT vide its letter dated 15 February 2014 submitted that it has revised and recast its proposal as per the normative capacity of the crane along with conditionalities governing the proposed rate on the basis of performance standard prescribed in the existing tariff notified vide Order dated 16 June 2010.
- 4.2. The NMPT alongwith its letter dated 15 February 2014 submitted cost sheet for the proposed rate based on the prevailing fuel cost and budgetary quotation, computation of capital cost of the HMC, invoice for diesel for bulk consumers and calculation sheet based on the fuel consumption and number of hours of operations of HMC as per the data submitted by the operator.

## 4.3. The working furnished by the NMPT for the proposed rate is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Basis		Calculations	
A	For Dry Bulk Cargo				
(i).	Cost of the MHC		₹ 3	,563 lakhs	
(ii).	Capacity:				
	Handling rate per hours (in tons)	(a) Food grain, fertilizer = 10000 tonnes/days ( for vessels more than 30000 parcel size) (b) Coal, Limestone, minerals, etc, = 10000 tonnes/days)		744 tons	
	Working hours p.a.	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/ fuel cost	41	000 hour	
	Annual Capacity		29,76	5,000Tonnes	
(iii).	Operating Cost:		_		
(a).	Fuel		₹19	93.20 lakhs	
	D : 6 M : 4 (56)		40	nour ×₹69 per litre x	
(b).	Repairs & Maintenance (5% of capital cost)	5% on cost of equipment	₹ 1	78.15 lakhs	
(c).	Insurance (1% of capital cost)	1% on cost of Medical Equipment	₹ 35.63 lakhs		
(d).	Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act	₹ 368.41 lakhs		
(e).	Rent	As per Scale of Rates	₹ ′	2.05 lakhs	
(f).	Other expenses (5% of capital cost)	5% on Gross fixed asset		78.15 lakhs	
		value			
	Total Cost		₹ 95	55.59 lakhs	
(iv).	ROCE (16%)			52.16 lakhs	
( )		<i>(</i> )		Average WDV)	
(v).	Revenue Requirement Hire Charge per Ton (Foreign)	(iii + iv)		07.75 lakhs ₹ 47.30	
(vi).				X 47.30	
(vii).	(in ₹) Hire Charge per Ton (Coastal)			₹28.38	
	(in ₹)		(6007	r of ₹ 47.20)	
В.	For Break Bulk Cargo		Steel &	of ₹ 47.30) Other cargo	
ъ.	For Dicak Duik Cargo		Bagged Cargo	Other cargo	
(i).	Cargo Handling rate at 50% above the norms prescribed in upfront tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo terminal (in		6000	3750	
	tonnes/day)				
(ii).	Cargo Handling rate in tonnes/hour	Sr. no I/(24 hours * 70% utilisation norm)	357	223	
(iii).	Working hours (per annum)	. ,	4000	4000	
(iv).	Capacity (tonnes/annum)	Sr. No. (ii) * (iii)	1428000	892000	
(v).	Total cost plus return as estimated in Sr. No V in the first table (₹ in lakhs)		1407.75	1407.75	
(vi).	Hire Charge per tonne (Foreign going) in ₹/tonne		98.58	157.82	
(vii).	Hire Charge per tonne (Coastal) in ₹/tonne		59.148	94.692	

- 4.4. Based on the above working, the rates proposed by the NMPT for approval alongwith the notes are given below:
  - (i). For Dry Bulk Cargo:

Description	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
For Dry Bulk cargoes such as Food Grains,	₹ 47.30	₹ 28.38
Fertilisers, Coal, Lime Stone, Minerals, etc.		

(ii). For Break Bulk Cargo:

Desc	ription	Rate per ton	Rate per tonne (in ₹)		
		Foreign	Coastal		
A.	Steel and Bagged Cargo	₹ 98.58	₹ 59.148		
B.	Other Cargo	₹ 157.82	₹ 94.692		

#### Notes:

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

Total Quantity loaded/unloaded by the MHC
----- × 24 hours
Total Time taken from Vessel commencement to completion

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading/discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded/discharged.
- (iii). If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter/draft survey quantity arrived at.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded/discharged prior to breakdown divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppage of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel.
  - Stoppages of MHC for less than two hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading/unloading operation during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the Daily Vessel Performance Report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown/non-performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹1,00,000/- (Rupees One Lakh). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agents while the penalty will be retained by the port.
  - Shifting of cranes for operational convenience of the Port during the midst of shift shall not be considered for levying penalty. Stoppage of cargo handling due to rain, labour problems and other natural causes shall not be considered for levying penalty.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.

## PERFORMANCE LINKED TARIFF:

The standard productivity level assumed for arriving at the tariff is treated as base level. Accordingly, the performance linked tariff structure is prescribed providing for a reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level and dis-incentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is lower than the bench mark.

5. While acknowledging the proposal vide our letter dated 18 March 2014 the NMPT was informed that clause 7.2 of the 2005 guidelines stipulates that where authorization arrangement under section 42 (3) of the Major Port Trust Act, 1963 is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed by this Authority which will apply commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. In view of that the data submitted by one operator on the fuel consumption and working hours of MHC is not being circulated to the concerned users/organization bodies.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of the NMPT was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. As desired by the NMPT, the proposal was also forwarded to the stevedoring agencies to which fresh stevedoring license was issued by the port in July 2013. The comments received from users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT, vide its letter dated 12 June 2014, has furnished its comments on the comments of the users.

7.1. On preliminary scrutiny of the subject proposal, following information/clarification was sought from NMPT vide our letter dated 13 October 2014. The NMPT vide its letter dated18 October 2014 has furnished its reply. The gueries raised by us and response of the NMPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of NMPT
(i).	This Authority while initially fixing the tariff for use of Harbour Mobile Crane (HMC) to be provided by the authorised service providers vide Order No. TAMP/26/2007-NMPT dated 16 June 2010, which was notified on 23 July 2010 vide G. No. 185, had considered the capital cost of the Harbour Mobile Crane to be deployed by the authorised service providers at ₹2585.28 lakhs. However, the port in the subject proposal has considered the capital cost of the HMC at ₹3563.00 lakhs. Considering that the useful life of the HMC is 10 years (based on the depreciation rate), please justify the reasons for considering the revised capital cost at a higher level for the proposed revision.	On the expiry of the validity of the earlier tender, port initiated action to call for fresh tender for deployment of HMC by private operator on license fee basis. Concurrently the validity of TAMP notification for hire charges of HMC also expired on 22.07.2013.  In view of maintaining the standard of productivity, reliability and keep the down time to the minimum, the proposal is for deployment of HMC was for a brand new crane model. Hence, capital cost to be incurred for a new model was based on the present market value of the crane.
(ii).	The budgetary quotation for the HMC furnished with the proposal relates to the period of September 2013. As more than a year has passed the port may like to update the capital cost of the HMC in the cost statement.	The port would like to retain the capital cost as given in the proposal, as the same is considered based on the quotation received for new crane.
(iii).	As the Companies Act, 2013 has been notified by the Government, the port should update the depreciation rate as per the provisions of the Companies Act, 2013.	Based on the life of 10 years for HMC, the depreciation rate considered @10.34% in the proposal as per Companies Act.

- 7.2. At our request, the NMPT vide its letter dated 16 December 2014, in its proposal for fixation of tariff for deployment of 60-64 T HMC, has informed the quantity of liquid, dry, break bulk and container cargo handled during the year 2013-14 and also furnished the break-up of foreign and coastal cargo handled during the year 2013-14 as below:
  - A. Cargo handled during the year 2013-14:

Type of cargo	Million Tonnes
Liquid cargo	25.6
Bulk cargo	12.65
Break bulk cargo	0.36
Container cargo	0.75
Total cargo handled	39.36

B. Break up of cargo handled in 2013-14:

	Foreign vessel/cargo	Coastal cargo
Bulk cargo	98%	2%
Break bulk cargo	99%	1%
Container cargo	99.5%	0.5%

8. A joint hearing in this case was held on 31 October 2014 at the NMPT premises. The NMPT made the power point presentation on the proposal. At the joint hearing, NMPT, service providers and user associations have made their submissions.

- 9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in
- 10. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:
  - (i) The NMPT has filed its subject proposal under 2005 guidelines. The proposal was also processed following 2005 tariff guidelines. However, when the case was in advanced stage of finalisation the Government of India in the Ministry of Shipping issued Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which was notified by the Authority in the Gazette of India on 27 January 2015 vide G.No. 30. The said Tariff Policy has come into effect from 13 January 2015. Clause 9.1, 9.2 and 9.3. of the said Tariff Policy, 2015 prescribe the tariff setting method for such services where authorization arrangement under section 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement. The case is being analysed following the provisions prescribed in clause 9.1., 9.2. and 9.3. of the said Tariff Policy, 2015.
  - (ii) Provision of cranage facility is one of the services listed under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 and, therefore, the tariff for providing cranage facility needs to be regulated by this Authority. Section 42(4) of the MPT Act read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the MPT Act. In cases where the authorization arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement, Clause 9.2 of the tariff guidelines of 2015 corresponding to Clause 7.2 of 2005 guidelines requires this Authority to fix based, on the proposal of the Major Port Trust, ceiling rates for such services. Based on the proposal filed under (clause 7.2. of the 2005 tariff guidelines), this Authority had fixed ceiling rates for the use of Harbour Mobile Crane (MHC) at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 16 June 2010 which was notified in the Gazette of India on 23 July 2010. The tariff so fixed was valid for a period of three years. The validity of the NMPT said order expired on 6 August 2013.
  - (iii) The NMPT has not specifically stated that its present proposal should be recognized under clause 7.2. of the 2005 guidelines. However, as the proposal is filed by the NMPT for revision of the rate fixed under clause 7.2., in June 2010 the present proposal needs to be governed by clause 9.1 to 9.3 of the 2015 guidelines.
  - (iv) As brought out in the factual position narrating the proposal, the NMPT had initially filed its proposal in July 2013. However, since the proposal was not based on the normative principles as considered by this Authority in its initial fixation the port was advised couple of times to recast and revise its proposal. The NMPT ultimately filed the present proposal following the principles considered by this Authority in the initial fixation for assessment of the capacity, operating cost and return. That being so, the proposal dated 15 February 2014 is considered in this analysis.
  - (v) Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005, which were in force at the time of NMPT filing the proposal in February 2014 *inter alia*, called for making attempts to evolve normative cost of each component of port operations. No specific guidelines have been laid down to fix tariff for the use of MHCs, either under 2005 tariff guidelines nor under 2008 tariff guidelines.

Clause 7.2 of the said tariff guidelines, did not specify any particular tariff fixing methodology but only talked about the procedural aspects of filing tariff proposal and fixing tariff without reference to the service provider. Separate set of norms under Clause 2.4.1. are not evolved. Clause 9.2 of Tariff Policy, 2015 prescribes the methodology to fix ceiling rates. However, it is not found appropriate to advice the NMPT at this stage to reformulate its proposal following Clause 9.2. It is noteworthy that Clause 9.2, while prescribing the methodology for fixation of ceiling rates, also provide for formulation of proposal by the concerned Major Port Trusts following the principals of 2008 guidelines. The proposal filed by NMPT follows the principles of 2008 guidelines, as can be seen from the analysis of the proposal.

## (vi) Capacity of the MHC:

(a) The NMPT envisages to handle three cargo categories viz., dry bulk cargo, break bulk cargo, other cargo. This Authority, while initially fixing the tariff for the 100 T MHC to be deployed by the service providers authorized by the NMPT vide Order dated 16 June 2010, has considered the handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day in respect of break bulk cargo and 3750 tonnes per day in respect of other cargo updating the

handling rates prescribed for 3 level luffing cranes in 2008 guidelines. The same handling rate is considered by the NMPT in the current proposal for assessment of the capacity. In view of that and as the handling rate is found to be in line with the handling rate considered by this Authority for the identical type of cargo at other Major Port Trusts, the handling rate as considered by the NMPT for assessment of capacity is accepted for assessment of the capacity of the MHC in this analysis.

- (b) In the initial fixation the capacity of the MHC was assessed for normative level of 4000 working hours. The capacity of the MHC at other Major Port Trust is also assessed for 4000 working hours. The NMPT in the current proposal has considered the identical working hours following the norm prescribed in 2008 guidelines. That being so, the capacity of the MHC is assessed for 4000 working hours at 2.98 million tonnes incase of exclusive handling of dry bulk cargo, 1.43 million tonnes incase of exclusive handling of break bulk cargo and 0.89 million tonnes incase of exclusive handling of other cargo.
- (c) In view of the ban on export of iron ore most of the service providers namely Mineral Enterprises Ltd. (MEL) and ABG Infralogistics Ltd.(AIL) have objected to considering 4000 hours per annum based on normative level of working hours prescribed in the tariff guidelines of 2008 for assessment of the capacity. In this connection it has to be recognized that the tariff for the MHC is being fixed on normative approach by testing the reasonableness of the norms adopted by the port against the norms prescribed in the 2008 guidelines. The norm of 4000 working hours adopted by the NMPT is found to be in line with the norm prescribed in the 2008 guidelines and at other ports where the tariff for the MHC is fixed. In view of that no need is found to deviate from the norm of 4000 working hours considered by the NMPT for assessment of capacity.

#### (vii). Capital Cost:

- (a) The NMPT has estimated total capital cost for one 120 tonne MHC at ₹3563 lakhs. This capital cost of the MHC includes customs duty @ 25.852%. The NMPT has furnished documentary evidence in support of the cost estimation which reflects the basic cost of MHC at 33,70,000 Euros with the exchange rate of ₹84 per Euro.
- (b) The ANMPS has stated that the cost of the crane should be based on depreciated value. The DIWL and MSAA have stated that the cranes available at NMPT are 4 to 8 years old. Since this is revision of the MHC tariff initially fixed in June 2010 the port was asked to justify the reason for considering the revised capital cost. The NMPT has categorically stated that the proposal is for deployment of brand new crane to maintain the standard of productivity, reliability and keep the down time to the minimum and hence it is necessary to consider capital cost for a new MHC to be incurred for a new model. It is noteworthy that the MSAA has brought out that there have been regular break down of the cranes severely affecting cargo operation.

Therefore, capital cost for a brand new MHCis considered for revision of the rate for the MHC.

(c) It is, however, noteworthy that the subject revision of the MHC is for 100 tonne MHC and not 120 tonne MHC. The port has, however, not furnished supporting document for the capital cost of a 100 tonne MHC. This Authority has recently fixed the rate for 100 tonne MHC at the Paradip Port Trust (PPT) vide Order No. TAMP/30/2014-PPT dated 28 November 2014. It is seen from the documentary evidence furnished by the PPT during processing of the case that the capital cost of the 100 tonne MHC with grab of 37 cbm is 34,30,000 Euros plus customs duty. As mentioned above, the NMPT has not furnished evidence for 100 tonne MHC. In view of that the capital cost for 100 tonne MHC as per the evidence furnished by PPT and considered by this Authority in the said PPT caseis relied upon subject to updation of the exchange rate of Euro which is presently prevailing at the time of analysis at ₹70.79. Accordingly, the capital cost of the 100 tonne MHC isconsidered at ₹3056 lakhs (rounded off).

#### (viii). Operating Cost.

(a) Fuel:

While initialing prescribing the hire charge for a 100 tonne MHC at the other Major Port Trusts including at the NMPT, the fuel consumption of 70 litres per hour per MHC for 4000 hours per annum, was considered. Except for updating the cost of the fuel the NMPT has

estimated the fuel consumption cost at the estimated level of rate of consumption of fuel at 70 litres per hour by considering the price of the diesel at ₹69 per litre.

The service providers like MEL and AIL have stated that the price of the diesel considered at the time of initial fixation has increased. In view of that they have requested this Authority to provide for annual escalation to cover the frequent increase in diesel prices due to deregulation. On the other hand the Mangalore Steamers Agents Association (MSAA) has stated that the fuel price has decreased in the past couple of months

This Authority while fixing the tariff has been considering the price of the fuel prevailing at the time of the finalizing the proposal. The tariff for the MHC in the present proposal is being fixed on normative basis considering the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines as done in other ports. The guidelines do not provide for a mechanism to adjust the tariff to capture the fluctuation in the price of fuel. That being so, this Authority is not in a position to accept the request of the service providers like MEL and AIL. In any case, the escalation factor provided to index the rates with linkage to Wholesale Price Index (WPI), as discussed subsequently would take care of the price fluctuation in the diesel price.

Generally, for estimating the fuel cost, the cost of normal high speed diesel is considered in the analysis. While disposing of the proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for fixing the tariff for the MHC, this Authority has considered the price of the premium diesel for estimating the operating cost based on the position emerged during the relevant tariff proceedings. In line with that decision the fuel costis considered at the prevailing rate of premium diesel i.e. at ₹54.88 per litre as the rate of fuel consumption for 4000 hours considered by the NMPT is found to be in line with the norm considered by this Authority for fixing the tariff for MHC at other ports.

(b) Repairs and Maintenance cost, Insurance cost and Other Expenses are estimated at 5%, 1% and 5% of the capital cost of the MHC by NMPT. This is found to be in line with the percentages considered for estimating the above said expenses at other Major Port Trusts and while fixing the initial tariff for the MHC at the NMPT also. In view of that these cost are estimated at the level at which the NMPT has estimated.

#### (c) Depreciation:

The NMPT has considered depreciation at the rate of 10.34% on the average capital employed. In reference to a query in this regard the NMPT has stated that based on the life of 10 years for MHC, the depreciation rate is considered @10.34% in the proposal as per Companies Act.

It is relevant to mention in this regard that during the disposal of the proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of Reference tariff for the use of MHC, the CHPT had then submitted thatas per the provision of the Companies Act 2013 (Schedule II of section 123 Part C(K) (2) and notes under Serial No. 6 of the Companies Act 2013), suggest that the useful life of heavy lift equipment be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum. However, the Act also suggests that the depreciation rate be increased by 100% of existing rate in case of a three shift operation. This would mean that the depreciation rate of 5% gets doubled to 10%. Accordingly, the depreciation in the case of MHC was considered at 10% of capital cost of the MHC. In the recent proposal filed by the PPT the same rate of depreciation was considered on the capital cost of the MHC for fixing its tariff. In line with the above decision the rate of depreciation for the MHC to be deployed by the service provider at the NMPT is considered at 10%.

#### (d) License fee:

The basis of arriving at the license fee of ₹2.05 lakhs considered by the port in the cost statement remains unexplained. During the initial fixation in June 2010 the approved lease rent duly escalated was considered by this Authority for arriving at the licence fee for idle number of hours, which is approximately 7 months.

This Authority has vide Order No. TAMP/60/2012-NMPT dated 20 May 2014 has approved revised lease rental of NMPT land allotted on long term/ short term basis for a period of 20 February 2012 to 19 February 2017. The lease rent so approved bears an compounded annual escalation of 2%. As per the said Order dated 20 May 2014 the lease rent approved for open area at Panambur is ₹1921.22 per 100 sq.mtr per month.

This Authority in the recent proposal from the Paradip Port Trust (PPT) for fixation of the MHC has considered license fee for the entire 12 months of the year since the license fee is payable by the operator without any break as confirmed by the PPT.

Following the approach adopted by this Authority in the fixation and in the PPT case, the escalated license fee for the entire 12 moths is considered for tariff computation. Accordingly, the license fee of ₹37000/- (rounded off) is considered in the cost statement as against ₹ 2.07 lakhs estimated by the NMPT.

The service providers like MEL and AIL have stated that the NMPT charges ₹106 lakhs as license fee from the Mobile crane service providers, but there is no minimum cargo guaranteed to the Mobile crane operators. Therefore, license fee is a fixed cost to mobile harbour crane operators and it is not a revenue share as assumed by TAMP in its calculations. It is to mention that this Authority while initially fixing the tariff for the MHC at the NMPT has mentioned in its Order dated 16 June 2010 that licensees have to pay annual license fee to NMPT in consideration of the licence granted to them to operate in theport. As this is akin to royalty/revenue share it is not considered as cost as per the clause 3.5.5. of the 2008 guidelines. That being so, the payment of license fee of ₹106 lakhs is not considered as part of cost in the analysis in line with the provision in the guideline and the approach followed by this Authority while fixing the tariff for the MHC at other ports.

- (ix) This Authority has decided to allow Return on Capital Employed in the cases decided during the year 2014-15 at 16%. Accordingly, the return at 16% on the capital employed as considered by the NMPTis allowed.
- (x) Thus, the annual revenue requirement, which is the sum total of the annual operating cost and the return on the capital employed, works out to ₹1284.68 lakhs, as against the revenue requirement of ₹1407.78lakhs, estimated by the NMPT.
- (xi) As per policy direction of the Government, concessional tariff to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) should not exceed60% of the normal cargo/ vessel related charges. The Government policy of allowing concessional rate for coastal cargo is binding on NMPT as well as this Authority. In any case, the concession allowed on coastal cargo is to be built into the rate applicable for foreign cargo in order to ensure that the operator realizes fully the estimated ARR. From the details furnished by the NMPT vide its letter dated 16 December 2014 in its another proposal for fixation of the tariff for the MHC deployed by the NMPT itself, it is seen that of the total dry cargo handled in the year 2013-14, 98% consisted of foreign cargo and the balance coastal cargo. Similarly, of the total break bulk cargo handled in the year 2013-14, 99% consisted of break bulk cargo and balance coastal cargo. This position is not considered by the NMPT in proposing the tariff. In order to adhere to the policy direction of the Government above mentioned the tariff for hire of the 100 T MHC is arrived at considering the share of the foreign and coastal cargo as furnished by the port.
- (xii) Thus, considering the normative capacity of the MHC at 2.98 million tonnes incase of exclusive handling of dry bulk cargo, 1.43 million tonnes incase of exclusive handling of break bulk cargo and 0.89 million tonnes incase of exclusive handling of other cargo and based on the Annual revenue requirement of ₹1284.68 lakhs and based on the ratio of foreign and coastal cargo, the per tonne rate works out to ₹43.52 per MT for dry bulk cargo, ₹90.33 per MT for steel and bagged cargo and ₹144.60 per MT in respect of Other break bulk cargo, as against the rate of ₹47.30 per MT for dry bulk cargo, ₹98.58 per MT for steel and bagged cargo and ₹157.82 per MT for other break bulk cargo, as proposed by the port.
- (xiii) The difference in rate is mainly attributable to difference arising due to consideration of the prevailing diesel price, the rate of depreciation and the return on the capital cost considered in the analysis.
- (xiv) Based on the above position, the Cost statement furnished by the NMPT has been modified. The modified Cost statement is attached as Annex.
- Clause 5.9 of the 2005 Guidelines called for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. Accordingly, performance linked charges were prescribed during the initial fixation at the NMPT as well as at other Major Ports Trusts where the MHC is being deployed by the authorized service providers. These charges were prescribed for each type of cargo i.e. dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo, by taking into account the base performance level at 12500 tonnes per day, 6000 tonnes per day and 3750 tonnes per day respectively, based on the handling rates considered while determining the normative capacity.

In its proposed Scale of rates, the NMPT has proposed performance linked tariff structure by prescribing a reward of 5% by way of increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level and dis-incentive by way of reduction in the base rate by 5% if performance achieved is lower than the bench mark.

As discussed earlier, the output norm of 12500 tonnes for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day for break bulk cargo and 3750 tonnes per day for other cargo has been considered to arrive at the base rate. Therefore, the cutoff point is also linked to the normative level of handling rate for each type of cargo as stated above.

With regard to prescription of incentive for better performance, a 5% increase at the level proposed by the NMPT and that also prevailingin the existing scenario is retained. However, with regard toprescription of disincentive for under performance, when the base rate is prescribed at the reduced level, it may lead to the MHC operator not in a position to recover the annual revenue requirement, thereby putting him into a disadvantageous position. Thus, it is appropriate that irrespective of performance below the base level, the MHC operator should be in a position to atleast recover the base rate pertaining to the specific cargo category. In view of this position, no reduced level of rate isprescribed for any reduction in the performance level below the base level in line with the decision taken by this Authority while fixing the tariff for the MHC deployed at the PPT.

- (xvi) The general notes proposed by the NMPT, which are found to be in consonance with the general notes approved earlier in its case as well as for similar case at other Major Port Trusts, are prescribed.
- (xvii) Service providers like MEL, AIL have pointed out regarding reduction in quantum of cargo or lack of guaranteed minimum cargo resulting in the operators making a loss. The NMPT in its reply has stated that the hire charges are proposed considering the optimum capacity of the MHC and that the port has not guaranteed minimum cargo. As mentioned in the initial paragraphs of the analysis the fixation of the tariff is based following the normative principles prescribed in the 2008 guidelines. The principles do not prescribe the volume of cargo to be considered for fixation of the cargo as the fixation is based on the optimal capacity of the MHC as rightly stated by the NMPT. Further, as stated by the NMPT it has not guaranteed minimum cargo. In view of that and considering that this Authority has not considered the minimum cargo for fixation of the tariff for the MHC at other ports the point argued by the service provider cannot be acceded to.
- (xviii) As stated earlier, when the case was in advanced stage of finalization the Government of India in the Ministry of Shipping issued Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which was notified by the Authority in the Gazette of India on 27 January 2015 vide G. No. 30. The said Tariff Policy has come into effect from 13 January 2015.

As per clause 9.3. of the said Tariff Policy where authorization arrangement under section 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement the tariff approved by the Authority for those services shall be subject to automatic indexation as prescribed in clause 2.8 of these guidelines from the second year onwards subject to achievement of Performance Standards committed by the Major Port Trusts as per clause 3.2. If the Performance Standard is not fulfilled, no indexation would be allowed during the next year.

The NMPT has filed the subject proposal for fixation of tariff for the MHC to be deployed by the service providers authorized by the NMPT. Further, NMPT has adopted the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 for the proposed tariff for the MHC deployed by the service providers authorized by the port. As brought out in the first part of the order, the NMPT in its subject proposal has proposed tariff for bench mark level of performance and performance linked tariff by way of reward of 5% increase in the base rent if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level. Accordingly, a suitable note for the 100 t MHC deployed by the service providers authorized by the NMPT is prescribed in the Scale of Rates of the NMPT to enable the port to effect indexation on the approved tariff from the effective date of commencement of the second year.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves to replace the following Section 6.8 in place of the existing provision in the existing Scale of Rates of NMPT in Chapter–VI, Other Charges:

## "6.8. Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the private operators:

#### (i) For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance ( in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)		
	Foreign	Coastal	
12500	43.52	26.12	
12501-13500	45.70	27.43	
13501 – 14500	47.87	28.73	
14501 - 15500	50.05	30.04	

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14500 tonnes.

#### (ii) For Break Bulk Cargo

## (A) Steel and Bagged Cargo:

Average daily crane	Ceiling rate per tonne		
perform	(in ₹ )		
ance	Foreign Coastal		
( in Metric Tonne)			
6000	90.33	54.20	
6001-7000	94.85	56.91	

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes.

#### (B) Others:

Average daily crane performance ( in Metric Tonne)		te per tonne n₹)
, ,	Foreign	Coastal
3750	144.60	86.76
3751-4750	151.83	91.10

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes.

(iii) After completion of one year from the effective date of implementation of this Order, the rate for the benchmark level of the average daily crane performance at 12500 Metric Tonne for Dry Bulk Cargo, 6000 Tonne for Steel and Bagged cargo and 3750 Tonne for others, shall be indexed annually to meet the cost of inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January 2015 and 1st January of the relevant year as per clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015 subject to achievement by

the crane operator of the benchmark level of the average daily crane performance to be calculated taking into account the total tonnage (cargo wise) handled in a year divided by the total time taken for the respective cargo group as stipulated in clause 3.2. of the said Tariff Policy. Such automatic adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

#### **Notes:**

(i) The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

<u>Total Quantity loaded/unloaded by HMC</u> × 24 hrs Total time taken from vessel commencement to completion

- (ii) According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading/discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded/discharged.
- (iii) If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter.
- (iv) In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded/discharged prior to breakdown divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v) In case of stoppage of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than two hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading/unloading operation during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the Daily Vessel Performance Report.
- (vi) In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown/non-performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹1,00,000/- (Rupees One Lakh). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agents while the penalty will be retained by the port.
- (vii) In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding."
- 11.2. As mentioned above the tariff for deployment of MHC by the service providers was fixed in June 2010 with a validity period of three years. This approved rate for the MHC was incorporated in the then existing SOR of the NMPT approved by this Authority vide Order No. TAMP/42/2005-NMPT dated 11 May 2006. Later, the SOR of the NMPT for the port as a whole was revised by way of general revision vide Order No. TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January 2012 wherein the performance linked ceiling rate approved in June 2010 was incorporated in revised SOR of the NMPT. It is noteworthy that the Order dated 6 January 2012 has prescribed the validity of the revised SOR of the NMPT till 31 March 2015. In view of that though the rate for the MHC approved vide June 2010 Order prescribed a three year validity i.e. till 6 August 2013 the validity of the rates for MHCis deemed to have been extended vide Order dated 6 January 2012 till 31 March 2015 or till the effective date of the revised rate for the MHC approved, whichever is earlier.
- 11.3. Since the pre-revised rates are already in force, the revised rates shall come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of three years. The approval accorded shall automatically lapse unless specifically approved by this Authority.
- 11.4. The rate approved by this Authority for Mobile Harbour Crane is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility/service offered at the port without reference to any particular service provider. The Port Trust may ensure by suitably including a necessary condition in the authorization arrangement that the authorized service providers do not charge more than the prescribed ceiling rate for the respective cargo group.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[F. No. ADVT.-III/4/EXty./143/2014(124)]

ANNEX Cost calculation for fixation of rate for use of 100 tonne Mobile Harbour Crane provided by authorised service provider at the New Mangalore Port Trust

	or Dry bulk						
cargo		As furnish	l ned by New Mangal Trust	ore Port	Norms if any prescribed in 2008 tariff guidelines (for multipurpose cargo berth)	Modified Calculation	
Sr. No.	Particulars	Workings				Workings	For Dry bulk - (a) Food grains & Fertiliser (b). Coal, lime stone, minerals. etc.
I	Cost of Mobile Harbour Crane (Rs. in Lakhs) {NMPT Euro 3370000 + customs duty @25.8522) *Rs 84/-} {TAMP - Euro 3430000 * Rs. 70.79	-	-	3563	-	-	3056
II	Capacity in tonnes/ annum	-	-	-	=	-	-
	Handling rate per hour (in tonnes)	Dry bulk a) Food grain, fertiliser = 10000 tonnes/days (for vessels more than 30000 tonnes parcel size) b) Coal, Lime stone, minerals, etc. = 10000 tonnes/days	25% above the handling norms prescribed in the guidelines i.e.12500/ (24 hours * 70% utilisation factor)	744	Same as NMPT	-	744
	Working hours per annum	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power/fuel cost	-	4000	Same as NMPT	-	4000
	Annual Capacity (in tonnes)			2976000			2976000
	Annual Capacit	y (in Million		2.976			2.976
III	Operating Cost			Rs. in lakh	ns .		Rs. in
	(a). Fuel cost		nour * Rs. 69 per	193.20	Same as NMPT	70 ltrs per hour * Rs. 54.88 per litre	153.66
	(b). Repairs & Maintenance cost	liter* 4000 ho 5% on cost of mechanical equipment	5%*3563 lakhs	178.15	Same as NMPT	* 4000 hours 5% * Rs.3056.00 lakhs	152.79
	(c). Insurance	1% on cost of mechanical equipment	1%*3563 lakhs	35.63	1% on cost of mechanical equipment	1% * Rs.3056 lakhs	30.56
	(d). Depreciation	As per norms prescribed in Companies	10.34%*3563 lakhs	368.41	As per norms prescribed in Companies Act, 2013	10% * Rs.3056 lakhs	305.58
	(e). Rent		ated as per the R of the NMPT	2.05	As per Scale of Rates of concerned port	As per the approved lease rental vide Order dated 20 May 2014 for 12 months	0.37

	(f). Other Expense	5% of Gross fixed Asset Value	As per working given below i.e. average	178.15	5% of Gross fixed Asset Value	5% * Rs.3056 lakhs	152.79
	Total (a) to (f)			955.59			795.75
IV	ROCE	16% on average capital employed	16%*2826 lakhs	452.16	16% on capital employed	16% * Rs.3056 lakhs	488.93
V	Total Cost plus investment	Return on		1407.75			1284.68
VI	Hire Charge per tonne (Foreign)	Rs.1407.75 lal tonnes	khs/29,76,000	47.30		Rs.1284.68 lakhs/(2.976*98%+2.976*2%*60%)	43.52
VII	Hire Charge per tonne (Coastal)	-	60%*Rs.47.30	28.38		60% * Rs.43.52	26.12
B. For	r break bulk						
Sr. No.	Particulars	Working	Steel & bagged cargo	Others	Working	Steel & bagged cargo	Others
I	Cargo Handling above the norms upfront tariff gui-multipurpose car tonnes/day)	precribed in delines 2008 for	6000	3750		6000	3750
II	Cargo Handling rate in tonnes/hour	Sr. no I/(24 hours * 70% utilisation norm)	357	223	Same as NMPT	357	223
III	Working hours (		4000	4000	Same as NMPT	4000	4000
IV	Capacity (tonnes/annum)	Sr. No II * III	1428000	892000	Sr. No II * III	1428000	892000
V	Total cost plus re estimated in Sr. N table (Rs. in lakh	No V in the first	1407.75	1407.75		1284.68	1284.68
VI	Hire Charge per tonne (Foreign going) in Rs./tonne	Sr. No V/IV	98.58	157.82	For Steel & Bagged CargoRs. 1284.68 lakhs/(1428000*99%+1428000*1%*60%) and For other cargo -Rs. 1284.68 lakhs/(892000*99%+892000*1%*60%)	90.33	144.60
VII	Hire Charge per tonne (Coastal) in Rs./tonne	60% of Sr. No VI	59.148	94.692	60% of Sr. No VI	54.20	86.76